EL MITO

62

Ferrari

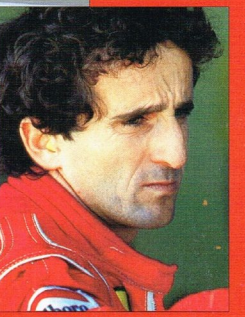
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

F300: pensada para conquistar el Mundial

Alain Prost: la Ferrari habla francés

456 M GT: una 2+2 muy superior

Los TIR del Equipo de Carreras



9 789504 900351 10062 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 62

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Rastelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balcarce 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

F300, un Cavallino para el Mundial

1998: Tiene sólo 96 centímetros de alto. Por los cambios en el reglamento, es un vehículo totalmente nuevo, sin parentesco con la F310 B del año anterior. Con Michael Schumacher fue la única, verdadera rival del potente McLaren. El presupuesto para la temporada es un récord: 200 millones de dólares.

F por Ferrari, 300 por los centímetros cúbicos de cada uno de sus diez cilindros. La Roja candidata al Mundial 1998 se presenta de manera clara y explícita desde su nombre.

Nació para ganar. Desde 1979, año de la conquista del Mundial por parte de Jody Scheckter, sólo en dos temporadas la Ferrari ganó más que en 1997: en 1979 (Scheckter campeón del mundo) y en 1990 (Alain Prost segundo en el Mundial, con seis triunfos cada uno). En 1997, cinco victorias para Michael Schumacher y un lugar de subcampeón que, francamente, le queda chico. Tampoco está conforme la casa Ferrari, que proyectó y construyó una monoplaza para conquistar el Mundial.

SOLO EL DIFERENCIAL ES DE 1997

La F300 es totalmente nueva: sólo el diferencial viscoso es el mismo del año anterior.

Michael Schumacher en la F300, con los apéndices aerodinámicos a los costados del habitáculo, utilizados en el Gran Premio de San Marino de 1998.

Es el primer auto de F1, desde el comienzo de la "era Barnard", concebido y nacido enteramente en Maranello, luego de un proceso de centralización del trabajo, que durante algunos años fue realizado en talleres ingleses comandados por Barnard y que regresó a su sede natural. Las anteriores F310 y F310 B habían sido proyectadas bajo la supervisión de John Barnard, responsable de la FDD, la sección de la Fe-

FICHA TECNICA

Motor:	central y longitudinal, 10 cilindros en V a 80°, cilindrada 2997 cm³, compresión 13:1
Distribución:	biárbol por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli
Potencia oficiosa:	más de 750 CV a 17.000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoposto con monocasco de material compuesto en nido de abeja con fibras de carbono
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 7 marchas + MA, con comando semiautomático de control electrónico, diferencial viscoso autobloqueante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con punzón y resortes de torsión delanteros y traseros
Neumáticos:	de 13 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,34/1,795/0,961 m
Paso:	2,953 m
Ejes:	del. 1,49 m, tras. 1,405 m
Capacidad del tanque:	145 litros
Peso:	605 kilos con piloto a bordo

rrari con sede en Shalford, Inglaterra.

EJES MAS ANGOSTOS Y MENOS ELECTRONICA

La F300 es hija de un reglamento que sufrió muchas modificaciones: desde los ejes más angostos a las limitaciones en los frenos y en la electrónica, para hablar de las más evidentes. Se trata de una monoplaza de dimensiones más reducidas y que no es más veloz que la anterior F310 B, con la cual no tiene semejanzas. Cambió realmente todo: del monocasco a la aerodinámica refinada y la caja longitudinal (en 1997 era transversal) de carbono y titanio.

El motor vuelve a ser uno de los puntos fuertes de la Ferrari, como fue tradicional. Para la F300 fue estudiado un diez cilindros con las bancadas abiertas a 80° (mientras que el año anterior eran a 75°) que permite bajar el baricentro en 15 milímetros aproximadamente. Eso se traduce en ventajas de manejo y de adherencia en curvas. Una de las innovaciones aportadas al propulsor tiene que ver con la temperatura de uso, que es de 130°: de esta manera, son necesarias superficies radiantes más pequeñas, con gran ventaja para la aerodinámica.

LA MISMA POTENCIA PERO MUCHO MAS EFECTIVA

En general, el motor de la F300 no tuvo un gran incremento de potencia con respecto al de la F310 B, pero su régimen de rotación máxima aumentó en 250 vueltas por minuto y es mucho más manejable. Además, consume

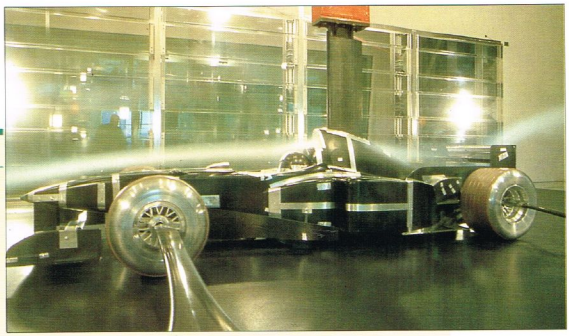
55 ESPECIALISTAS EN EL EQUIPO

La Gestión Deportiva de la Ferrari cuenta con 450 técnicos, mientras que el Equipo de Carreras está formado por 55 personas, entre técnicos, mecánicos y encargados. En los viajes fuera de Europa, se transportan más de 25.000 kilos de materiales. Para los viajes europeos, salen de Maranello tres TIR para los autos, un "motor home" para los pilotos, otro para el centro de prensa y un camión de apoyo. El equipo que se ocupa de las pruebas está integrado por un plantel de 30 personas, que llegan a 45 cuando se prueban dos o tres autos.

El equipo Ferrari en acción durante las pruebas del Gran Premio de Mónaco 1998.

NUEVO TUNEL DE VIENTO

La F300 fue desarrollada en el viejo túnel de viento de Ferrari, en el cual se trabaja con modelos en escala 1/3. Pero desde la primavera de 1998 funciona el nuevo túnel diseñado especialmente por Renzo Piano y que fue construido en Maranello. Con un diseño futurista, en él pueden trabajar 32 técnicos altamente especializados. El mismo Piano lo bautizó "la ciudad de la investigación". Costó 10 millones de dólares. El túnel principal tiene 13 metros, y permite investigar tanto con autos en escala 1/1 como 1/2, que es la preferida por los técnicos. La potencia es de 3500 kilovatios y simula velocidades de hasta 250 Km/h.



Pruebas en el nuevo túnel de viento.

Eddie Irvine y su F300 antes de la largada del GP de Brasil.

LOS DIRECTIVOS

Jean Todt está al frente del Equipo de Carreras de la Ferrari. Lo acompañan el director técnico Ross Brown, ex Benetton, el responsable de los motores, Paolo Martinelli, y el responsable del proyecto, Rory Byrne. Cada uno de los autos confiados a Schumacher e Irvine, además, tiene un equipo propio, comandados, respectivamente, por Ignazio Lunetta y Luca Baldissieri. El responsable en pista es Ross Brown, mientras que la coordinación general de los vehículos está en manos de Nigel Stepney. Gustav Brunner es el responsable de la investigación y desarrollo en Maranello y Willem Toet se encarga de la aerodinámica. El piloto de pruebas de 1998 fue Luca Badoer.

La F300 en boxes durante las pruebas del GP de Australia 1998.

menos, lo que permite disminuir los tiempos de parada en boxes; un detalle importantísimo, ya que con mayor frecuencia, los grandes premios hoy se ganan por la rapidez de las paradas en boxes.

La carrocería de la F300 está firmada por Rory Byrne. El proyecto, entre los más fantasiosos del momento, imaginó un vehículo que aprovechase todo lo permitido por el reglamento en vigor.

TROMPA HACIA ARRIBA Y LEVEMENTE MAS AGUDA

La trompa es un poco más alta, con más aristas y un ángulo más agudo que la F310 B. Al centro de la carrocería, un pequeño carenado mejora los flujos para las tomas de aire. Los pontones son más altos respecto de la F310 B y se ensanchan siguiendo las formas del tanque.

AERODINAMICA SOFISTICADA PARA UN CHASIS MAS PEQUEÑO

El capot baja más bruscamente que en la anterior monoplaza. En la zona de las rue-

La presentación de la F300, con Michael Schumacher y Eddie Irvine. En el fondo, el túnel diseñado por Renzo Piano.

Eddie Irvine después de su salida de pista en el Gran Premio de Mónaco 1998.

das traseras, los costados están cruzados por un tabique que lleva aire a los escapes. En su parte inferior, la F300 termina con un túnel central de dobles perfiles. Las dimensiones son reducidas, como si el auto hubiese sufrido una drástica dieta para adelgazar. La única medida aumentada, en casi dos centímetros, es la distancia entre ejes.

LLANTAS COLOR PLATA Y NEUMATICOS GOODYEAR

Entre las novedades de la F300, figura el nuevo color de las llantas: plata en lugar del oro del año anterior. En cambio, la Ferrari sigue utilizando neumáticos Goodyear, aunque las Bridgestone demostraron una performance decididamente mejor. En la presentación del vehículo, el presidente de la Ferrari, Luca de Montezemolo, dijo: "Estamos obligados a ganar, y lo haremos".

PRESUPUESTO MILLONARIO Y SUPERVACACIONES PARA SCHUMACHER

Para lograr ese ambicioso objetivo, asignó un presupuesto

UNA PRESENTACION HOLLYWOODIANA

Desde siempre, la presentación de una nueva Ferrari es, antes del comienzo de cada temporada, una verdadera fiesta. En 1998 hubo 500 invitados, mareados por la música, los efectos especiales y la escenografía, que era nada menos que el nuevo túnel de viento diseñado por Renzo Piano. Por Internet se registraron más de dos millones de contactos de fanáticos, que siguieron la presentación de la monoplaza por la red.

Jean Todt, a la izquierda, y Luca de Montezemolo, a la derecha.

de 200 millones de dólares, en cifras redondas, y presentó un equipo al que verdaderamente no le faltaba nada.

Entre tanto, Michael Schumacher marcó un récord ya antes de probar el auto: tuvo sus vacaciones más largas desde que es piloto profesional. Las pasó en Noruega, en compañía de su esposa Corinna y de su hija María, tal vez para olvidar su choque en Jerez, las polémicas que siguieron y la investigación por tentativa de homicidio abierta, y luego cerrada, por la Fiscalía de Colonia por los hechos ocurridos en España.

CONTRA MCLAREN, SOLO LAS ROJAS FERRARI

Todo preparado para ganar, entonces, salvo por la competitividad de McLaren, que fastidió los planes de la Casa de Maranello. Los autos ingleses, motorizados por Mercedes, ganaron nueve grandes premios, ocho de ellos con Hakkinen. La Ferrari triunfó seis veces con Schumacher y ninguna con Irvine. Ocho segundos puestos para McLaren y cuatro para la Casa de Maranello.

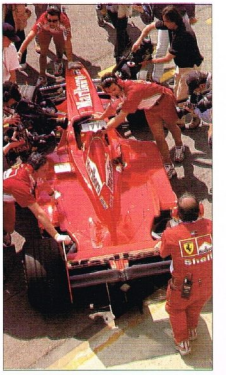
UNA DIFERENCIA MINIMA ANTES DEL ULTIMO GRAN PREMIO

Antes de la última carrera, el GP de Japón, Hakkinen tenía apenas cuatro puntos de ventaja sobre Schumacher; pero el desafortunado retiro del alemán en Suzuka le allanó el camino al éxito final del finlandés.

Michael Schumacher, a la izquierda, en el GP de San Marino en el cual fue segundo. A la derecha, parada en los boxes durante las pruebas del mismo Gran Premio.

LOS NUMEROS DE 1998

Desde 1979, la Ferrari no gana un Mundial. Pero la Casa de Maranello es la única que participó en todas las ediciones del Campeonato del Mundo: corrió 603 GP (incluyendo todo 1998) contra los 491 de Lotus y los 476 de McLaren. Ganó 8 títulos (9 ganó Williams), conquistó 119 grandes premios (116 McLaren, 103 Williams). En 42 ocasiones, los autos del Cavallino hicieron "doblete" (primero y segundo; Williams lo logró 35 veces). La Ferrari conquistó 124 veces la pole position y sus pilotos ocuparon los primeros dos lugares en la largada en 31 ocasiones.



1997, cerca del título

Michael Schumacher se clasifica segundo en el Campeonato del Mundo con sólo tres puntos de diferencia con respecto a Jacques Villeneuve. El Mundial se define en la última carrera y no faltan las polémicas.

Michael Schumacher, arriba, luego del victorioso Gran Premio de Francia 1997.

El de 1997 fue un gran año para la Ferrari. O por lo menos, lo hubiera sido si Schumacher no hubiese echado todo a perder en la 48ª vuelta del Gran Premio de Europa, realizado en Jerez de la Frontera (España), última prueba del Mundial, decisiva para adjudicar el título de campeón.

UNA MANIOBRA ARRIESGADA Y PIERDE EL CAMPEONATO

En efecto, en la 48ª vuelta del Gran Premio de Europa 1997,

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Australia, *9 de marzo*	*2° Schumacher*
GP de Brasil, *30 de marzo*	*5° Schumacher*
GP de Argentina, *13 de abril*	*2° Irvine*
GP de S. Marino, *27 de abril*	*2° Schumacher, 3° Irvine*
GP de Mónaco, *11 de mayo*	*1° Schumacher, 3° Irvine*
GP de España, *25 de mayo*	*4° Schumacher*
GP de Canadá, *15 de junio*	*1° Schumacher*
GP de Francia, *29 de junio*	*1° Schumacher, 3° Irvine*
GP de Alemania, *27 de julio*	*2° Schumacher*
GP de Hungría, *10 de agosto*	*4° Schumacher*
GP de Bélgica, *24 de agosto*	*1° Schumacher*
GP de Italia, *7 de septiembre*	*6° Schumacher*
GP de Austria, *21 de septiembre*	*6° Schumacher*
GP de Japón, *12 de octubre*	*1° Schumacher, 3° Irvine*
GP de Europa, *26 octubre*	*4° Irvine*

Jacques Villeneuve, ganador del Gran Premio de Brasil 1997.

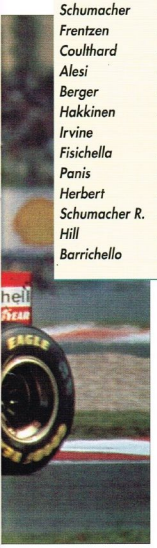
Michael Schumacher perdió la estupenda oportunidad de coronarse por tercera vez campeón del mundo. Con una maniobra arriesgada, para muchos totalmente fuera de los límites del reglamento, "espoleó" con su Ferrari al

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Villeneuve	*Williams-Renault*	*81*	*7 (BR, RA, E, GB, HU, AU, I)*
Schumacher	*Ferrari*	*78*	*5 (MC, CND, F, B, J)*
Frentzen	*McLaren-Mercedes*	*42*	*1 (RSM)*
Coulthard	*McLaren-Mercedes*	*36*	*2 (AUS, I)*
Alesi	*Benetton-Renault*	*36*	
Berger	*Benetton-Renault*	*27*	*1 (A)*
Hakkinen	*McLaren-Mercedes*	*27*	*1 (EU)*
Irvine	*Ferrari*	*24*	
Fisichella	*Jordan-Peugeot*	*20*	
Panis	*Prost-Mugen Honda*	*16*	
Herbert	*Sauber-Petronas*	*15*	
Schumacher R.	*Jordan-Peugeot*	*13*	
Hill	*Arrows-Yamaha*	*7*	
Barrichello	*Stewart-Ford*	*6*	

1997: RECORD DE TITANIC EN LOS CINES

Política: *En Italia, cambia la ley de financiamiento de los partidos.* ***Tragedias:*** *Un terremoto sacude las regiones italianas de Umbría y Marcas, afectando gravemente a Asís y otros monumentos religiosos.* ***Cine:*** *Desde su estreno, a fin de año, la película* Titanic *obtiene un inusitado éxito de taquilla, que culminará con la adjudicación de 11 Oscar.* ***Literatura:*** *Darío Fo recibe el Premio Nobel.* ***Deportes:*** *Cuarto Mundial para Max Biaggi en motociclismo clase 250 cm.*



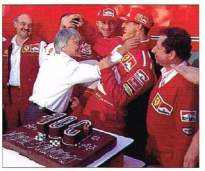
Williams de Villeneuve. Resultado: Schumacher sale de pista con el auto dañado, mientras Villeneuve sigue en carrera y gana el Mundial.

Sin embargo, la Casa de Maranello demostró estar nuevamente entre las mejores, y llegó a pelear el título, pese a haber comenzado la temporada en una posición de "outsider".

Foto grupal de los pilotos del Mundial 1997.

DESDE EL COMIENZO SCHUMACHER SE DESTACA

En Australia, en la primera carrera de un Mundial larguísimo con 17 pruebas, más allá de la victoria de David Coulthard con McLaren-Mercedes, Schumacher llega segundo. En cambio, es quinto en Brasil, a finales de marzo, y no se clasifica en la Argentina, a mediados de abril. Jacques Villeneuve logra el liderazgo en la tabla, gracias a dos victorias. Luego, los papeles se invierten. La F310 B, finalmente a punto, se suma al lote de las probables ganadoras, y en San Marino el piloto alemán llega segundo y, finalmente, en Mónaco logra una victoria histórica, mientras que Villeneuve en ambas ocasiones no consigue sumar puntos.



Festejos entre Bernie Ecclestone y Michael Schumacher en el GP de Luxemburgo 1997.

En España, el 25 de mayo, comienza una alternancia de victorias y resultados entre Michael Schumacher y Jacques Villeneuve: primero el canadiense, cuarto el alemán; en Canadá y en Francia gana Schumacher; en Gran Bretaña, Villeneuve, aprovechando errores del alemán.

Los demás, como suele decirse, sólo miran. McLaren y Benetton, probables candidatos al título a comienzo de temporada, no responden a los pronósticos: tres victorias para McLaren, una sola para Benetton. También miran los compañeros de equipo de Schumacher y Villeneuve: Irvine sólo obtiene una serie de resultados, entre los cuales brilla el segundo lugar en la Argentina; una sola victoria para Frentzen, en Imola.

El duelo Schumacher-Villeneuve, que trae a la memoria otras históricas confrontaciones, continúa. Desde el GP de Alemania hasta el de Japón, anteúltima prueba del Mundial, Villeneuve gana tres veces y Schumacher, dos. Ambos consiguen más puntos, entre ellos, los del segundo puesto del piloto de Ferrari en Alemania. Así, antes de la última carrera del año, en España, Schumacher se presenta con un punto de ventaja sobre Villeneuve.

Schumacher e Irvine en el GP de Francia 1997.

HASTA EL ULTIMO GP NO SE CONOCE AL GANADOR

En el Gran Premio de Europa, el 26 de octubre, la confrontación es directa y la Ferrari de Schumacher pone su trompa delante del Williams de Villeneuve. Hasta la vuelta 48, cuando, ante el intento de pasar del canadiense, Schumacher se cierra demasiado. Y se produce el choque, que provocará muchas polémicas. Pero, más allá del resultado, fue un gran final para uno de los campeonatos más lindos y peleados de los últimos diez años. Y la Ferrari fue protagonista, pese a que en en el Mundial de Constructores fue vencida por Williams: 132 puntos a 102. Tercero fue Benetton (67) y cuarto, McLaren (63).

456 M GT, en busca de la perfección

1998: se presenta la segunda versión de la 456 GT, mejorada por dentro y por fuera. Es más confortable y suave de manejar, pero conserva su alta performance.

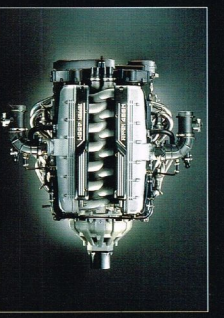
La diferencia está en la M, que significa "Modificada". La nueva 456 M GT es la Ferrari de fin del milenio. Si no la última, seguramente la anteúltima. En Maranello quisieron hacer las cosas con la precisión acostumbrada, para cerrarlo bellamente.

LA 456 GT ES UNA JOYA PRESENTADA EN PARIS 1992

No fue fácil, porque los técnicos de Módena tenían que trabajar sobre una obra maestra: el auto que al comienzo de los años Noventa inició la recuperación económica de la Ferrari, mejorando increíblemente la calidad de los vehículos producidos. El secreto de la 456 GT, presentada en el Salón Internacional de París de 1992, era ofrecer un auto de gran performance pero con un confort de manejo y de viaje de nivel nunca visto en una Ferrari, ni siquiera en las anteriores 412, que también estaban pensadas para llevar cuatro personas con la fórmula del 2+2.

EXITO DE CRITICA Y PUBLICO PARA FERRARI Y PARA MONTEZEMOLO

Inmediatamente fue un éxito de crítica y de ventas. Si bien no era un auto muy deportivo, la 456 GT era una Ferrari en todo sentido. Un modelo



Los interiores de la 456 M GT se pueden personalizar según los gustos del cliente. A la derecha, el motor doce cilindros en V de 442 caballos.

propio de la nueva Ferrari, la de los años Noventa, que bajo la conducción de Luca de Montezemolo se iba construyendo, día a día, auto tras auto.

SIN CAMBIOS DE ESTILO, PEQUEÑAS E IMPORTANTES MODIFICACIONES

Una fábrica renovada que produjo un capolavoro mecánico como la F355, vehículo de excelente performance, que utilizó un concentrado de tecnología que matizaba la imagen "solemne" –criticada por ciertos aspectos– atribuida a la 456 GT. Luego de seis años, era necesario rejuvenecer un poco el proyecto. Sin cambiar radicalmente el estilo, porque la línea seguía siendo actual, se le introdujeron nuevos elementos de interés para la clientela que demostraba apreciar a la 456 GT.

NUEVO ESMALTE PARA LA ESTETICA CON LAS IDEAS DE PININFARINA

En primer lugar, se le confió a Pininfarina el estudio de algunos cambios para reforzar el atractivo de la 456. El carrocero de Turín tomó el camino correcto para darle nuevo brillo a una obra maestra como la 2+2 de Maranello: diseñó un nuevo capot de fibra de carbono, nuevas butacas delanteras, más espaciosas y confortables, una consola similar a la de la 550 Maranello, un spoiler trasero no demasiado vistoso para asegurar el agarre incluso en malas condiciones de adherencia del piso. Pequeños cambios, detalles importantes, que no le quitaron nada al proyecto

M, UNA TRADICION FERRARI

La Casa de Maranello había usado la letra M para otro de sus autos: fue la 512, que en su versión evolución se llamó 512 M. Tampoco en ese caso hubo cambios trascendentales, sino pequeñas (y, sin embargo, importantes) mejoras. Desde los faros no retráctiles a la configuración perfeccionada para controlar la gran potencia del coche en las curvas más cerradas, todos los detalles de la 512 M hacían de la deportiva de Maranello un auto maniobrable aun en las condiciones más exigidas.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 65°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 88 x 75 mm, cilindrada 5473,9 cm³, compresión 10,6:1
Distribución:	biárbol por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic 2.7
Potencia:	442 CV a 6250 rpm
Cuerpo vehículo:	coupé 2 puertas, 2+2 lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA de comando manual o 4 de comando automático
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Frenos:	discos autoventilados con ABS
Neumáticos:	del. 255/45 ZR 17, tras. 285/40 ZR 17
Dimensiones:	4,73/1,92/1,30 m
Peso:	1690 kilos (1790 la automática)
Velocidad máxima:	más de 300 Km/h (298 Km/h la automática)
Aceleración de 0 a 100 Km/h:	2,2 segundos (5,5 segundos la automática)
Aceleración de 0 a 1000 metros:	23,3 segundos (23,7 segundos la automática)
Precio:	377 millones de liras (391 millones la automática)

456, sino que lo afinaron, lo hicieron aún más interesante y aguerrido.

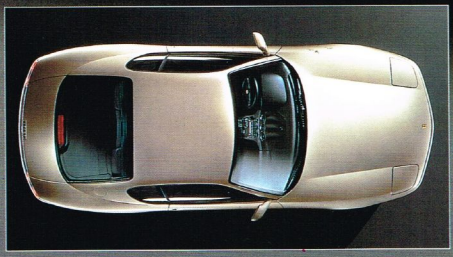
Desde el punto de vista mecánico, los técnicos de Maranello transfirieron a la 456 los conocimientos acumulados por el Equipo de Carreras. En la 456 M GT, en caso de una frenada de emergencia, la inclinación de la carrocería es menos pronunciada. El servofreno es neumático para aumentar la sensibilidad de la frenada. El piloto cuenta un poco más: puede elegir entre dos regulaciones de las suspensiones, Sport y Confort.

TAMBIEN LA TRACCION ES A MEDIDA DEL PILOTO

Cuenta con la asistencia del control electrónico de tracción, el sistema ASR, que trabaja a través del sistema de antibloqueo ABS. Cuando se verifica el deslizamiento de una rueda, le quita potencia al motor, y si eso no es suficiente interviene el ABS que frena la rueda que está patinando. Con respecto al motor, fue cambiado el orden de encendido de los cilindros, para obtener una erogación de la potencia más suave y mejorar así el comportamiento en el uso diario del auto. En general, fue modificada la tercera parte de los componentes: se trata de cambios que no se ven pero se sienten, que se advierten cuando uno se pone al volante y maneja.

Se trata de un auto muy mejo-

Tablero con garra, abajo, con parches de cuero y detalles de aluminio.



La aerodinámica de la 456 M GT está pensada para ofrecer buena penetración en el aire en alta velocidad, y buen confort acústico para los pasajeros.

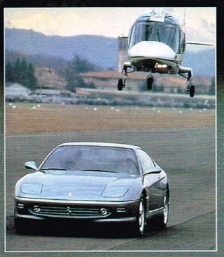
rado, que ganó los favores de la clientela.

40 UNIDADES PARA ITALIA Y 400 PARA EL RESTO DEL MUNDO

Por cierto, será una clientela bastante limitada. En la Casa de Maranello estiman que la venta llegará a unas cuarenta unidades en Italia, y entre 250 y 400 en el resto del mundo, es decir en los cuarenta países donde actualmente el Cavallino tiene representación oficial. ¿Se trata de una cantidad reducida? No, si se considera que su precio ronda los 230.000 dólares, sin opcionales. La 456 M GT se ofrece a una restringida clientela de apasionados Ferrari, porque, a pesar de ser tan placentera de manejar, se trata de un purasangre.

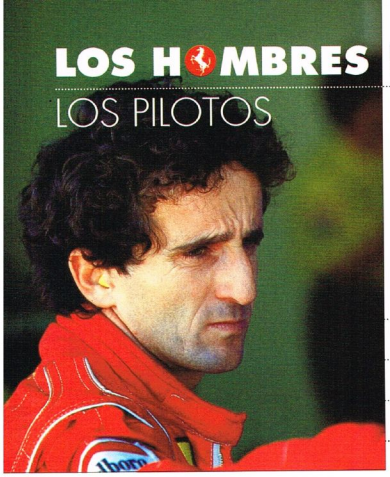
CAJA MANUAL Y AUTOMATICA CON TECNOLOGIA DE LA F1

Tiene chasis de caños de acero y carrocería de aleación liviana de aluminio, y aerodinámica estudiada en el túnel de viento. El motor es el V12 a 65° con block, tapas de cilindros y carter de aceite de aleación liviana. Las camisas de los cilindros son de aluminio. El cigüeñal está equipado con un amortiguador de torsión delantero. El régimen máximo es de 7250 vueltas por minuto. Cada cilindro dispone de cuatro válvulas: dos de aspiración y dos de descarga. La caja es de seis marchas, todas sincronizadas, ubicada en la parte trasera en bloque con el diferencial, para mejorar la distribución de pesos, y dispone de un radiador para el enfriamiento del aceite. Para quien lo desea, hay también una versión automática: se pierde un poco en performance pero se gana mucho en comodidad de uso. La versión automática tiene cuatro velocidades, y la caja fue desarrollada con la tecnología de Fórmula 1.



PROGRAMA SCAGLIETTI

Para los clientes más exigentes, la Ferrari preparó el Programa Scaglietti. Se trata de la posibilidad de personalizar el exterior y el interior de la 456 M GT adquirida. Por ejemplo, el color de la carrocería se realiza a pedido del cliente, y las pinzas de frenos están pintadas haciendo juego con la carrocería. Se pueden elegir los emblemas de Ferrari sobre los guardabarros, un tapizado interior tipo Daytona, en cuero Connolly o Frau, con los colores de las costuras diferentes. Además, se agregó un nuevo color: el gris Ingrid, inspirado en una famosa berlinetta que el director Roberto Rossellini hizo preparar por Pininfarina sobre chasis Ferrari para regalarla a su esposa Ingrid Bergman.



Alain Prost, el Profesor

Ganó cuatro títulos mundiales. Pero con la Ferrari, con la cual corrió en 1990 y 1991, conquistó sólo cinco GP, y fue segundo en el Mundial 1990.

El perfil inconfundible del francés Alain Prost.

Entre Prost y la Ferrari pudo existir una extraordinaria historia de amor, pero llegó un inesperado divorcio. Entre los muchos capítulos memorables de la carrera de Alain Prost, es necesario hacer un esfuerzo para rastrear la huella del Cavallino.

DEBUTA CON LOS KARTS Y SIETE AÑOS DESPUES ESTA EN LA F1

La aventura de este pequeño gran piloto, hijo de un comerciante de muebles, nacido en Saint Chamond, Francia, el 24 de febrero de 1955, no parecía afortunada. Debutó con los karts en 1973, pocos años cargados de victorias al volante de pequeñas monoplazas; luego en Fórmula 1, con McLaren en el Gran Premio de Argentina de 1980, tres temporadas con Renault Turbo para aprender a ganar muchas carreras, pero también a perderlas en la última recta. Obligado a conformarse con el título de subcampeón mundial en 1983, detrás de Piquet, decidió cambiar de equipo. Pero el destino parecía burlarse de él: subcampeón en 1984 detrás de Lauda, su compañero en el McLaren motorizado con un Honda Turbo, ambos separados por apenas medio punto. Fue la última lección. El patito feo se transformó de golpe en un cisne perfecto: título mundial en 1985, nuevamente en 1986, y por tercera vez en 1989, siempre con McLaren, junto al más temible adversario: Ayrton Senna. Una rivalidad capaz de ubicarlos en la historia de la velocidad. A la Ferrari llega en 1990. Ya no tiene a su lado al brasileño, pero Nigel Mansell tampoco fue un compañero fácil, sino otro adversario irreductible.

CON LA F1 DE BARNARD GANA CINCO GRANDES PREMIOS

El auto está firmado por John Barnard y es un vehículo ganador.

Obtiene cinco victorias, en un nuevo desafío con Senna, ahora encarado al volante de autos diferentes. Cesare Fiorio, director deportivo de la

Alain Prost en carrera y, a la derecha, en una pausa en boxes.

Foto recuerdo: Prost junto al compañero de equipo Alesi.

Prost con el ciclista Gianni Bugno y Alesi.

Ferrari, no le hace la vida fácil y Mansell se la complica más, sacándole puntos y tranquilidad. El capítulo decisivo se produce en Japón: Senna cierra a Prost en la primera curva, ambos salen de pista, el título es para el brasileño.

Una venganza, otra colisión histórica en la misma pista donde el año anterior Prost había bloqueado la recuperación de Senna, conquistando el tercer título mundial.

EN 1991 SE VA BARNARD Y LLEGA EL JOVEN ALESI

La relación continúa en 1991. Barnard ya no está más, en lugar de Mansell llega Alesi, otro francés, finalmente un piloto dispuesto a comportarse como escudero. Pero hay pocas sonrisas: tres segundos lugares. El punto de inflexión llega una vez más en Japón. "La Ferrari parecía un camión", dice Alain al final de la carrera, y el presidente Fusaro lo despide en el acto, sustituyéndolo con el

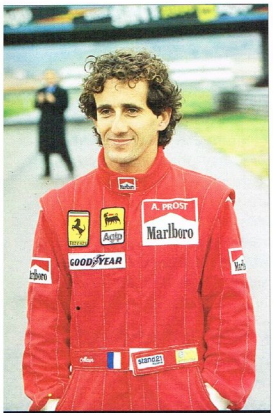
El piloto francés, a la derecha, antes de bajar a la pista en una sesión de pruebas. Abajo, en carrera.

LA CARRERA DE PROST

Alain Prost (Saint Chamond, Francia, 24 de febrero de 1955) disputó 199 grandes premios entre 1980 y 1993, ganó 4 títulos mundiales (con McLaren Honda en 1985, 1986 y 1989; con Williams-Renault en 1993), logró 51 victorias mundialistas, 33 pole positions, 41 vueltas rápidas en carrera. Es el piloto que conquistó el mayor número de puntos en el Mundial: 768,5. Cuatro veces fue subcampeón: 1983, 1984, 1988 y 1990.

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

probador Morbidelli en Australia. A muchos les parece una excusa: Prost parece ser el chivo expiatorio; estalla una polémica gigantesca, pero ya se produjo el divorcio. Alain interrumpe la actividad; durante un año permanece como espectador. Es suficiente para que lo extrañen, hasta en Maranello. Vuelve a la pista en 1993, con el Williams



Alain Prost en 1990.

que habría querido manejar Senna para escribir el último capítulo de una época, de un desafío extraordinario entre ambos. Y Prost gana ampliamente su cuarto título, gracias a la superioridad del auto inglés, equipado con el muy eficaz 10 cilindros fabricado por la francesa Renault.

Luego cierra, definitivamente. El balance es impresionante: 4 coronas mundiales, 51 victorias en grandes premios, 33 pole positions, 41 vueltas rápidas en carrera, además de cuatro títulos de subcampeón del mundo.

Jean Todt, el Napoleón de la F1

Está en la Ferrari desde mediados de 1993, como responsable de la Gestión Deportiva, luego de una serie de experiencias en los rallies.

Jean Todt en los boxes, en compañía de Gerhard Berger.

Le gusta ganar y ganó muchísimo. Todo un jefe, autoritario, algunas veces un déspota. No es muy simpático, y no le interesa mucho caer bien a los demás. Para Jean Todt cuentan los resultados. Desde que subió al puente de mando de la Gestión Deportiva de la Ferrari, se puso a la caza del resultado más prestigioso: el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Un título que no llega a Maranello desde 1979.

LOS PRIMEROS EXITOS EN EL MUNDO DEL RALLY

Es francés, nació en París el 25 de febrero de 1946, hijo de un médico polaco. Creció con la pasión por las carreras y con la mentalidad de quien no está acostumbrado a vivir de regalos. Comenzó en rally, con Renault, entre fines de los años Sesenta y el comienzo de los Ochenta. Luego fue el responsable de la actividad deportiva de Peugeot. Era el hombre indicado en el sitio preciso para armar una estructura proyectada a la competición de alto nivel. Obtuvo una serie de triunfos para la marca Peugeot-Talbot Sport: dos títulos mundiales de Rally, ganados con los monstruos del Grupo B a mediados de los años Ochenta, y el dominio absoluto en el París-Dákar, cuando los raids eran una aventura fascinante, un verdadero trampolín para los mercados del automóvil. Algo que justamente los equipos dirigidos por Todt cambiaron, dejando al margen de la atención y de las clasificaciones a los románticos de los rallies africanos.

DEBUTO EN FERRARI EN EL GP DE FRANCIA

Luca de Montezemolo, presidente de una Ferrari que todavía buscaba una estructura ganadora, lo contactó por medio de Niki Lauda, y lo llamó a Maranello. Corre el año 1993. Jean Todt se hace cargo de una Gestión Deportiva cada vez más internacionalizada, y debuta en pista en el

Todt en los boxes con Niki Lauda.

El director deportivo de la Ferrari en el paddock.

Jean Todt con los colores de la Escudería Ferrari.

Gran Premio de Francia, en Magny Cours. Parece un poco fuera de lugar en el mundo de la Fórmula 1, pero en muy poco tiempo aprende a orientarse. No tiene nada que aprender en cuanto a política del deporte, tiene pulso para dirigir el timón e introduce en la escudería un rigor absoluto.

UN GENERAL POCO AMADO PERO UN GRAN ESTRATEGA

No es muy querido por su "tropa"; a menudo tiene choques con la prensa; describe a la Ferrari –provocando algunas dudas– como "una gran familia". Pretende y obtiene el respeto de todos, incluido John Barnard, el genio de los chasis, que encuentra en él a un interlocutor exigente, un contralor de vuelo siempre listo para verificar el rumbo.

Jean Alesi es francés, pero Todt, en contra de muchos pronósticos, entra en sintonía especialmente con la mentalidad austríaca de Gerhard Berger, el piloto que conquista la primera victoria de su gestión en el Gran Premio de Alemania de 1994. Un buen logro, acompañado por tres pole positions, para comenzar a pensar en grande.

Es un maníaco del orden, de la disciplina, de la limpieza; es susceptible, le cuesta soportar las ironías sobre su estatura napoleónica, las indiscreciones y las polémicas que desde siempre acompañan los viajes de la Ferrari. Pero sabe hacer bien su trabajo y muestra una adhesión absoluta al Cavallino.

LA CARRERA DE JEAN TODT

Jean Todt (París, Francia, 25 de febrero de 1946) entró en el mundo de los motores como navegador de rally. Su balance incluye cuatro victorias en pruebas válidas para el Mundial. Dos como copiloto de Warmbold (Rally de Polonia con Fiat Abarth 124 y Rally de los Alpes austríacos con BMW 2002 Ti en 1973), una con Mikkola (Rally de Marruecos 1975, con Peugeot 504) y una con Frequelin (Rally de Argentina 1981 con Talbot-Lotus). Como director deportivo de Peugeot ganó dos títulos mundiales de pilotos de Rally y otros tantos títulos de Constructores en 1985 (con Salonen) y en 1986 (con Kankkunen), además de cuatro París-Dákar consecutivos, desde 1987 a 1990 (tres veces con Vatanen y una con Kankkunen). Es responsable de la Gestión Deportiva Ferrari desde 1993.

Los TIR de la Fórmula 1

El Equipo de Carreras del Cavallino dispone en F1 de cuatro TIR especiales, además de un micro para hospedar periodistas y clientes importantes. La base mecánica es Iveco Euro-Tech.

Llegan al autódromo el martes o, como máximo, el miércoles anterior al gran premio; emplean algunas horas para estacionarse de la manera correcta en el interior del paddock y preparan lo que se puede definir como un pueblo tecnológico detrás de los boxes de los circuitos de Fórmula 1. La creciente evolución tecnológica de las monoplazas y la disponibilidad de instrumentos impensables hasta hace algunos años, como las comunicaciones satelitales y la telemetría, obligaron a las escuderías de punta como la Ferrari a ampliar la flota de transportes pesados propios, para enfrentar la necesidad de espacios cada vez mayores.

Así se pasó de un único camión, como era habitual hasta principios de los años Setenta (cuando algunos pilotos privados aún llegaban al autódromo llevando la propia monoplaza sobre un remolque con su auto de ruta), a los cuatro vehículos pesados de las últimas temporadas. A ellos se suma el micro-albergue, accesible sólo a los periodistas acreditados con un pase especial entregado por la propia Ferrari, y en el cual se sirven sabrosas meriendas y se obtienen en directo las informaciones sobre el desarrollo de las pruebas y de la competencia.

Los TIR rojos de la Escudería Ferrari en los campos de carrera del Mundial de Fórmula 1.

DESDE HACE AÑOS, IVECO ES EL PROVEEDOR OFICIAL

El proveedor de los TIR de Gran Premio de la Ferrari es la firma italiana Iveco, que pone a disposición el último modelo de su gama, el Euro-Tech. La Casa de Maranello confía a proveedores externos la realización de los remolques, hechos a medida de las exigencias del equipo. Dos TIR autoarticulados transportan las monoplazas (pero pueden ser tres o cuatro, de acuerdo con el GP), parcialmente armadas y equipadas con ruedas más angostas que las de uso en carrera, por razones de espacio. Un tercer camión está destinado a los repuestos. El cuarto es una especie de oficina hipertecnológica (como demuestran las antenas de hasta 30 metros que surgen del techo) y que se reconoce por las ventanas en los laterales. En este vehículo se refugian los pilotos después de las pruebas, para discutir con los ingenieros del equipo las telemetrías registradas por los instrumentos y para decidir los retoques necesarios en la puesta a punto.

El vehículo que sirve de base a los directivos del Equipo de Carreras Ferrari en los grandes premios.

LAS LINEAS DE LOS TIR

Rojos desde siempre, los vehículos de transporte de la Escudería Ferrari conocieron, en el curso de casi cincuenta años de historia, continuas modificaciones en los detalles de su coloración. Actualmente son rojos en su parte superior, pero de color gris oscuro hasta la altura de los guardabarros, con el tricolor italiano en la línea de división. Las inscripciones y los logos de Marlboro, principal patrocinador, están sobre las puertas y sobre el frente de la motriz, mientras que los nombres de los proveedores técnicos están ubicados en los costados del remolque.

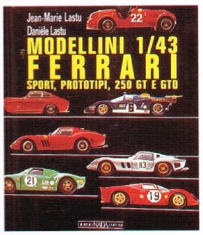
AUTOMOBILIA

Modelismo y Cavallino

Hay tres volúmenes que no pueden faltar en la biblioteca de quien ame las reproducciones en escala de los autos Ferrari. Están en italiano, francés y alemán.

En el amplio panorama bibliográfico dedicado a la Ferrari y al coleccionismo de automodelos, hay tres casos en que los dos temas se cruzan. Son tres libros indispensables dedicados a los modelos de Ferrari en escala, escritos en italiano, alemán y francés.

En lengua italiana, un amplio detalle de la producción de modelos en escala dedicados a la Casa de Maranello se encuentra en *Automodelli Ferrari 1946-1992*, de Paolo Rampini, coleccionista y editor de Milán. En este volumen de más de 200 páginas están catalogadas, por fabricante, todas las Ferrari en escala reproducidas hasta 1992, con una amplia sección iconográfica que, si no brilla por su diseño gráfico, permite por lo menos visualizar todos los modelos más interesantes en todas las variantes de color. La edición es de junio de 1992, por lo que la producción más reciente no está incluida; es un texto válido especialmente



para quien colecciona modelos fuera de producción, de los cuales se indica también el año en el cual comenzó la comercialización.

En francés, tenemos *Ferrari Miniatures au 1/43 1962-1983*, de Jean-Marie y Danièle Lastu, editado por E. P. A. de París.

364 PAGINAS DE INFORMACIONES SOBRE LOS SPORT PROTOTIPO

En 1992, Giorgio Nada Editor produjo una versión en italiano de la obra francesa, con el título *Modellini 1/43 Ferrari*. Se trata de un volumen de 364 páginas, de buen nivel gráfico pero de utilidad limitada para el coleccionista, que ahí encuentra sólo informaciones fragmentarias, ya que sólo se refiere a los autos sport, prototipos y a las 250 GT y GTO.

Pero quien se acerca a este hobby por primera vez, encontrará muy interesante el paralelo entre los modelos verdaderos y los realizados en escala 1/43, en una perspectiva histórica entre 1947 y 1991.

DESDE ALEMANIA, UN LIBRO REALMENTE COMPLETO

En alemán, escrito por Matthias Braun y publicado en 1996 por Heel, *Ferrari Modelle* es una recopilación realmente completa del mundo Ferrari en miniatura. Incluye, además de los modelos en escala 1/16, desde los más pequeños, reducidos 87 veces con respecto al original, a aquellos en escala 1/2, y también una panorámica de los slotcars, de los radiocomandados, de los dioramas, de las piezas únicas, con un amplio surtido de fotos de óptima calidad y alguna consideración histórico-modelista, que lleva al autor a ocuparse también del modelo del avión de Francesco Baracca. También la gráfica está muy cuidada, con los detalles de los modelos más representativos y sofisticados bien destacados en hermosas fotos.

LOS PRECIOS

Todos los volúmenes dedicados a las Ferrari en miniatura pueden adquirirse en la Librería del Automóvil, en la Avenida Venezia 43 (Tel. 0039-02-76006624) de Milán, y cuestan entre 65 y 90 dólares (respectivamente, el del alemán Braun y el de Rampini. Este último puede pedirse directamente al autor, en P. O. Box 223, 20101 Milán). La versión italiana del libro de los franceses Lastu cuesta 70 dólares, pero por mucho tiempo fue ofrecido a mitad de precio por la misma librería de Milán. Una inversión, dentro de todo, accesible para quien quiera coleccionar modelos con garantía de precisión.

Las Ferrari Mebetoys y Politoys

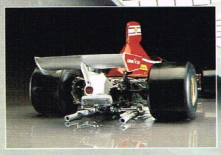
En los años Sesenta y Setenta las reproducciones de estas dos marcas fueron las más difundidas en Italia. Hoy hay que considerarlas antigüedades. A mediados de los años Setenta aparece la marca Polistil.

Para quien se acerca al coleccionismo de modelos Ferrari de época, es normal encontrarse inicialmente con las reproducciones de las dos firmas más difundidas en Italia en los años Sesenta y Setenta, la Politoys y la Mebetoys. Si la gama de esta última incluye casi exclusivamente miniaturas en escala 1/43 y 1/25 (y principalmente en la primera), Politoys y Polistil trabajaron sobre una variedad de escalas mucho más amplia.

DE LA P4 DE 1968 A LA 365 GTC/4 DE 1972

Aquí abajo, las 250 LM de Politoys. En la foto grande y en la foto de la derecha, la 312 B3 de Lauda en la reproducción de la misma marca.

Mebetoys se dedicó a las Rojas de Maranello reproduciendo en escala 1/43 la P4 en 1968; en 1972, la rarísima 365 GTC/4 "Joroba" (producida en los colores rojo, azul claro y verde claro); la 312 PB del mismo año, con ruedas de goma o a botón, de plástico y, en 1976, la 512 S Pininfarina. Estas últimas y la P4, luego fueron presentadas nuevamente en una serie con ruedas veloces, donde apareció también el modelo Can-Am. La 208 Turbo fue propuesta en la línea Hot Wheels en 1982, en distintas versiones: la de ruta (blanca o roja) y de rally. También hubo modelos de la 312 PB, que debutó en 1972 y fue equipada con ruedas veloces seis años después, y la 312 B2 de 1972, pintada en un improbable rojo metalizado. Ambas tienen escala 1/28.



MUCHAS FERRARI F1 DE MEBETOYS

En modelos de Fórmula 1, hay que recordar las 126 CK y 126 C4, en 1/25, que compensan

LAS COTIZACIONES

El valor de cada modelo fuera de producción varía de acuerdo con el nivel de calidad y de las condiciones en que se encuentra. Se comercializan en alrededor de 60 dólares la 365 GTC/4 de Mebetoys y los Politoys M, incluida la 330 GTC. Esto con respecto a los modelos en escala 1/43. En los modelos grandes, unos 120 dólares para la 312 B3 original en escala 1/16 (no su réplica de 1993, que vale algo menos), 30 dólares para la 308 GTB y GTS Polistil y 250 GT SWB Mebetoys-Mattel. Alrededor de 90 cuestan los Polistil en escala 1/16, siempre que estén en perfecto estado. Se consiguen en los negocios de modelismo que tratan usados y en las ferias especializadas. Un coleccionista que puede aconsejar sobre estos modelos es Massimo Carini, via Umberto 1° 29, Varedo (MI), Tel. 0039-0362-544641.

de la marca Politoys. Comienza en 1961 con el modelo de plástico de la 156 de Fórmula 1 (escala 1/41), para pasar en 1964 a la 250 GT 2+2 Pininfarina y a la 250 GTL en 1966, ambas en escala 1/43. La 512 Fórmula 1 de 1964 y la Dino 206 Pininfarina de 1967 cierran la experiencia de las reproducciones de plástico.

LAS GRANDES GT DE POLITOYS

En la serie Politoys M, sobresalen la 250 GTL, la 250 LM Pininfarina y la 275 GTB, mientras que la 330 GTC ya pertenece a la serie Export y tiene terminaciones menos refinadas, como las siguientes P4, P5 y Dino 206 Competición Pininfarina, de las cuales existen las correspondientes (y menos cotizadas) versiones con ruedas veloces.

Con la marca Polistil aparecieron, de 1976 en adelante, la Dino 308 GT4 en escala 1/43 y, en 1/41, las Fórmula 1 312 T2, T3, T4 y T5. Dignos de nota son algunos modelos en escala 1/25, como la 308 GTB y GTS, con cuatro aberturas y muchos detalles; en escala 1/24. Luego, aparecieron unos modelos de juguete, como la Mondial 8, la Daytona y la 308 GTB Turbo, los dos últimos reaparecidos entre 1981 y 1983 en escala 1/40.

Aquí arriba, una F1 Ferrari en escala y, arriba a la izquierda, la 275 GTB de Politoys.

LAS FORMULA 1 DE POLISTIL

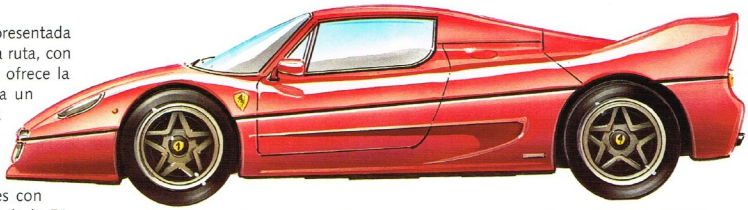
Polistil se destaca por su experiencia en tamaños mayores (como la estupenda 312 B3 de 1974 en escala 1/16 y la mediocre 312 T2, la 500 F2 y la 250 GT California) y por los modelos en formato Matchbox (escala cercana a 1/66) dedicados a las monoplazas de Fórmula 1. Entre éstos, se encuentran la 312 B3, la 312 T2, la 312 T4 y la 126 C3, esta última 55 veces más pequeña que la verdadera. Es raro encontrarlas en perfectas condiciones y con su envase completo, ya que se trata de juguetes. Pero vale la pena buscarlas, porque son sugestivas y muy realistas.

su modesta calidad con el hecho de ser únicas, por lo menos en esta escala. Mucho más interesante y poco conocida es la 250 GT SWB en escala 1/25, en edición de ruta (roja) y competición (números 23 sobre las puertas), propuesta por la marca Matte-Hot Wheels.

Mucho más amplia es la oferta

1995 F50: FORMULA 1 DE RUTA

Podría perfectamente ser presentada como una Fórmula 1 para la ruta, con carrocerías spider o coupé: ofrece la máxima performance para un auto de serie, utilizando la tecnología y la aerodinámica de un auto de carrera. Con una potencia superior a los 500 CV, suspensiones con sistema push-rod derivado de la F1, butacas racing de carbono, sin duda es el más deportivo de los autos de serie y renuncia voluntariamente a la dirección asistida, servofreno y ABS.



Motor: 12 cilindros en V a 65°, trasero central, 85 x 69 mm, 4700 cm³, monoblock de fundición y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11,3:1
Distribución: biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación: inyección, conductos de geometría variable
Potencia: 520 CV a 8000 rpm

Chasis: monocasco portante de fibra de carbono
Suspensión: independientes en las 4 ruedas
Tracción: trasera; caja de 6 marchas + MA
Frenos: discos autoventilados
Peso: 1230 kilos
Velocidad máxima: más de 325 Km/h

1996 F1 F310: LLEGA EL 10 CILINDROS

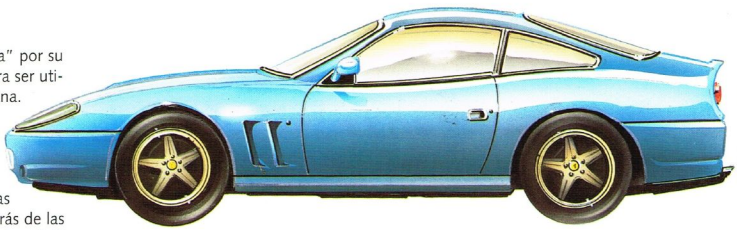
Es la primera Ferrari con el motor de diez cilindros (solución técnica preferida en la F1). Proyectada por John Barnard, en tres ocasiones fue llevada a la victoria por Michael Schumacher: bajo la lluvia en el GP de España, con la primera versión de trompa baja; luego en Spa y Monza, en su evolución con trompa alta, pedida por el piloto alemán, tercero en el Mundial de Pilotos de ese año. La Ferrari concluye la temporada 1996 en el segundo lugar de la tabla de Constructores.

Motor: 10 cilindros en V a 75°, trasero, 90 x 47,2 mm, 2997,343 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 12,8:1
Distribución: biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación: inyección, conductos de geometría variable
Potencia: 700 CV a 16.000 rpm

Chasis: monocasco de compuesto de carbono y Kevlar
Suspensión: cuadriláteros deformables
Tracción: trasera; caja de 6 y 7 marchas semiautomáticas
Frenos: discos de carbono autoventilados
Peso: 505 kilos
Velocidad máxima: según las relaciones de caja

1996 F550 MARANELLO: UNA SUPER BERLINETTA

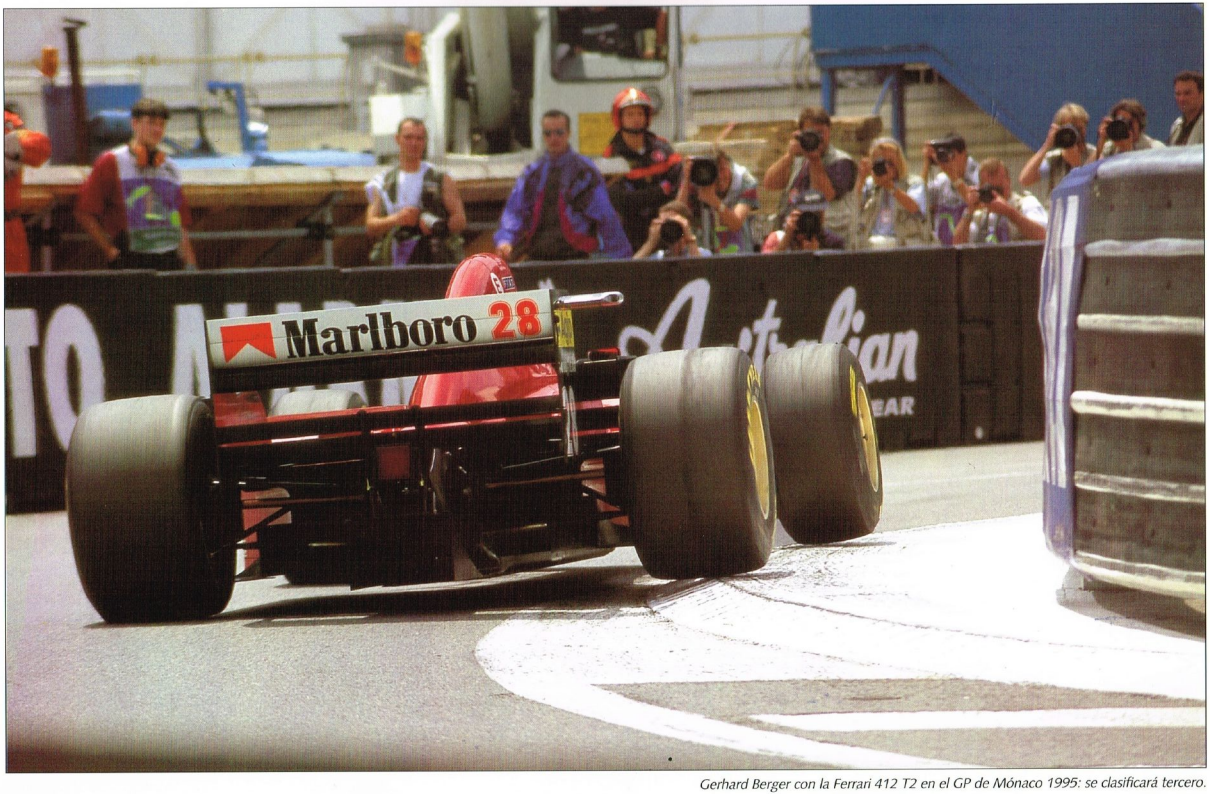
Berlinetta deportiva "extrema" por su performance, pero creada para ser utilizada casi de manera cotidiana. Gran confort, adherencia sumamente segura, elegante diseño y refinada elección de materiales, con algún detalle antiguo como las valijas fijadas con correas detrás de las butacas. La elección del motor V12 delantero con tracción trasera y algunos detalles estéticos le otorgan indudablemente la definición de heredera de la Daytona.



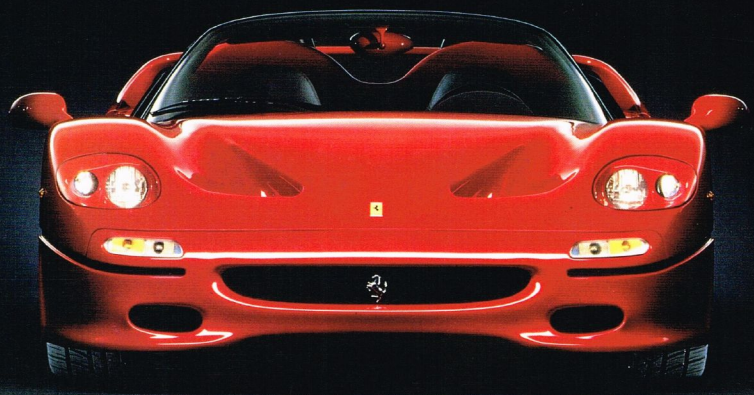
Motor: 12 cilindros en V a 65°, delantero longitudinal, 88 x 75 mm, 5474 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,8:1
Distribución: biárbol a la cabeza, 48 válvulas
Alimentación: inyección electrónica Bosch Motronic 5.2
Potencia: 485 CV a 7000 rpm

Chasis: jaula de caños de acero con carrocería soldada
Suspensión: independientes en las 4 ruedas
Tracción: trasera; caja de 6 marchas + MA
Frenos: discos autoventilados, servofreno y ABS
Peso: 1690 kilos
Velocidad máxima: 320 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI



Gerhard Berger con la Ferrari 412 T2 en el GP de Mónaco 1995: se clasificará tercero.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres
la historia,
los autos de ensueño